



**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN NO. 021 - EXTRAORDINARIA DE LA
COMISIÓN DE MOVILIDAD**

MARTES 14 DE ENERO DE 2020

En el Distrito Metropolitano de Quito, siendo las 15h12 del 14 de enero de 2020, conforme a la convocatoria efectuada el 10 de enero de 2020, se lleva a cabo en la Sala del Concejo Metropolitano, la sesión No. 021 extraordinaria de la Comisión de Movilidad, presidida por el concejal Santiago Guarderas Izquierdo.

Por disposición del presidente de la Comisión, se procede a constatar el quórum reglamentario en la sala, mismo que se encuentra conformado por los siguientes concejales presentes: Analía Ledesma García, Mónica Sandoval Campoverde, Omar Cevallos Patiño y Santiago Guarderas Izquierdo.

REGISTRO ASISTENCIA – INICIO DE SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño	1	
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro		1
TOTAL	4	1

Se registra la presencia de los siguientes funcionarios: Guillermo Abad, Henry Vilatuña, Werner Altamirano, Sebastián Cornejo y Johana Aguirre de la Secretaría de Movilidad; Edison Yáñez Romero, Ariana Salazar y Jhonatan Bravo de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito; Gustavo Hinostraza de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito; Jaime Guerrero, asesor del concejal Luis Robles Pusda; Jorge Caicedo, asesor de la concejala Gissela Chalá Reinoso; Pablo Jaramillo, Patricio Santos, Giancarlo D'Aniello y Alejandro Montúfar, asesores del concejal Omar Cevallos Patiño; Marlon Cadena, asesor de la concejala Analía Ledesma García; Jorge Guzmán, asesor de la concejala Soledad Benítez Burgos; Zadkiel Cárdenas y Vladimir Obando, asesores del concejal Luis Reina Chamorro; María José Jiménez y Fernando Alvarado, asesores de la concejala Mónica Sandoval Campoverde; Susana Añasco, asesora del concejal Eduardo del Pozo Fierro; y, Ramiro Narváez, asesor del concejal Mario Granda Balarezo.

Además se registra la presencia de las siguientes personas: Alfonso Guzmán de la Organización Cabildo Cívico; Cristóbal Buendía de la Organización Observatorio de Movilidad; Dra. Natasha Rojas, asesora de la Federación de Barrios de Quito; Jorge Reinoso y Oscar Ayerve de la Empresa Taski S.A.; Patricia Aldaz y Jorge Albuja del canal de



televisión TVC; Héctor Quilér del barrio de Carcelén; Alejandro Lasso y César Benálcazar de la Empresa Tecnotatsa; Kevin León de la Organización Zecupi; y, Paola Quito y José Quito, vecinos del Distrito Metropolitano de Quito.

El abogado Nelson Clemente Calderón Ruiz, delegado de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito a la Comisión de Movilidad, por disposición del señor presidente procede a dar lectura del orden del día:

1. Conocimiento y resolución sobre el acta de la mesa temática de trabajo sobre modelo tarifario, realizada el 08 de enero de 2020.
2. Mesa temática de trabajo para continuar el análisis sobre el modelo tarifario.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, presidente de la Comisión de Movilidad, pregunta al delegado de la Secretaría General del Concejo a la Comisión de Movilidad, si se está convocando a las dependencias que son parte del sistema tarifario del Distrito Metropolitano de Quito.

El abogado Nelson Clemente Calderón Ruiz, delegado de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito a la Comisión de Movilidad, confirma que, conforme al pedido de convocatoria entregada por el despacho de la presidencia de la Comisión, se ha procedido a convocar a las siguientes dependencias: Secretaría de Movilidad; Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito; y, Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros.

Por disposición del señor presidente de la Comisión de Movilidad, concejal Santiago Guarderas Izquierdo se procede a tomar lista de los funcionarios públicos convocados:

REGISTRO ASISTENCIA – INICIO DE SESIÓN		
FUNCIONARIOS CONVOCADOS	PRESENTE	AUSENTE
Ing. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad	1	
Dr. Santiago Jaramillo, delegado del Procurador Metropolitano	1	
Ing. Edison Yáñez Romero, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito	1	
Ing. Darío Chávez, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito	1	
TOTAL	1	3

DESARROLLO DE LA SESIÓN



Punto uno: Conocimiento y resolución sobre el acta de la mesa temática de trabajo sobre modelo tarifario, realizada el 08 de enero de 2020.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, comenta que, conforme lo acordado en la sesión anterior, desde su despacho se ha procedido a elaborar una relatoría de la Mesa Temática en mención, que solicita a la secretaría de la Comisión dé lectura y ponga en consideración de la Comisión.

(Se agrega como **anexo 1**, la relatoría que contiene las conclusiones obtenidas en la Mesa Temática Nro. 1 y como **anexo 2**, la síntesis de las observaciones presentadas al proyecto de ordenanza SITP)

Por unanimidad de los miembros presentes de la Comisión y sin observaciones se aprueba la relatoría de la Mesa Temática No. 1.

Siendo las 15h16 minutos, ingresa a la sala el concejal Eduardo del Pozo Fierro.

Segundo punto: Mesa temática de trabajo para continuar el análisis sobre el modelo tarifario.

Siendo las 15h20 minutos, abandona la sala la concejala Mónica Sandoval Campoverde.

El Ing. Henry Vilatuña, Director de Políticas y Planeamiento de la Secretaría de Movilidad, expone el proceso de desarrollo del SITP-DMQ. Además explica las fases de integración del transporte público, los ingresos monetarios y la distribución que tendrán estos ingresos. Finaliza explicando el modelo tarifario escogido para aplicarlo en el Distrito Metropolitano de Quito.

(Se agrega como anexo 3, la presentación de la Secretaría de Movilidad).

El concejal Eduardo del Pozo Fierro, pregunta si con todo el análisis y la presentación realizada, ¿se está tomando en cuenta la totalidad de la operación del Metro, Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros y el servicio de todos los privados de transporte?

El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad, responde la pregunta del concejal Eduardo del Pozo Fierro, manifestando que la idea del presente proyecto de ordenanza es revisar el modelo tarifario presentado, para ir encontrando y definiendo las condiciones, que permitan saber si se cubre la operación de manera total o si es necesario un subsidio a determinada empresa.



El concejal Eduardo del Pozo Fierro, vuelve a preguntar de manera puntual, ¿en el análisis se está incluyendo la operación de las dos empresas públicas de transporte?, menciona que, para el Municipio es imposible entregar 40 millones de dólares anuales a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito y además pensar en un subsidio también.

La Eco. Jacqueline Arias, de la Dirección de Políticas y Planeamiento de la Secretaría de Movilidad, para responder la pregunta del concejal Eduardo del Pozo Fierro, manifiesta que, si bien se está trabajando en equipo entre la Secretaría de Movilidad, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros y el Metro, existen modelos independientes de cada entidad, donde se costean de manera diferente cada uno. Finalmente expone y explica el subsistema de transporte público convencional.

(Se agrega como anexo 4, la presentación al respecto de la Dirección de Políticas y Planeamiento de la Secretaría de Movilidad)

Siendo las 15h57 minutos, ingresa a la sala la concejala Mónica Sandoval Campoverde.

Siendo las 15h58 minutos, abandona la sala la concejala Analía Ledesma García.

El concejal Omar Cevallos Patiño, manifiesta que es necesario tener claro cuál será el modelo tarifario que tendrá el Distrito Metropolitano de Quito. Realiza un cuestionamiento a los parámetros escogidos para decidir de manera técnica la tarifa. Manifiesta que no se debe poner como parámetro el riesgo país, puesto que eso se tuvo que considerar al importar la unidad, no cuando se analiza tarifas. Finaliza comentando que es necesario avanzar en el análisis de la tarifa de los convencionales, puesto que el análisis de la integración de los diferentes sistemas de transporte será más adelante.

El Ing. Edison Yáñez Romero, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, explica cómo funcionará la red de transporte para poder operar el sistema Metro, además, comenta que se ha considerado como servicios, para poder asegurar la correcta alimentación del Metro. Finaliza exponiendo cuáles son los parámetros de calidad que están aplicando y como esa calidad es medible y ejecutable.

(Se agrega como anexo 5, la presentación de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito)

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, comenta que le llama la atención lo que se está presentando por parte de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, puesto que, al revisar el proyecto de ordenanza, se encuentran con la novedad de que, no existen ninguno



de los componentes expuestos. Pregunta si, ¿conocen el proyecto presentado por parte de la Secretaría de Movilidad?

El Ing. Edison Yáñez Romero, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, responde la interrogante del concejal Santiago Guarderas, manifestando que el proyecto de ordenanza se ha trabajado en conjunto entre la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y los técnicos de la Secretaría de Movilidad. Comenta que el texto del proyecto de ordenanza establece el ¿qué hacer?, mientras que lo que se está exponiendo es el ¿cómo hacer?

(Se agrega como anexo 6, la presentación de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito)

El concejal Omar Cevallos Patiño, comenta que se están mezclando las cosas, ya que, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito está dando los parámetros, cuando lo correcto es que, los parámetros sean dictados por la Secretaría de Movilidad. Solicita organización y trabajo en conjunto, ya que la discusión se está perdiendo con los temas presentados de manera individual. Finaliza cuestionando los parámetros presentados, ya que, por ejemplo el ítem “limpieza”, se repite en dos oportunidades.

Siendo las 16h52 minutos, abandona la sala el concejal Omar Cevallos Patiño.

La concejala Mónica Sandoval Campoverde, realiza un llamado de atención para trabajar de manera articulada, ya que la ordenanza fijará la tarifa del sistema integrado de transporte del Distrito Metropolitano de Quito, no sólo del Metro, o de los convencionales. Invita a trabajar de forma integrada a todas las modalidades del transporte público, ya que, a su parecer, el Metro se está pensando funcione como una república independiente. Cuestiona las presentaciones realizadas porque se están ubicando sólo los costos y no se ubican los ingresos no operativos, manifiesta que se los repite por tercera vez.

Se apertura el debate para la ciudadanía en la Mesa temática de trabajo sobre el modelo tarifario, registrándose la intervención de los siguientes ciudadanos: Dra. Natasha Rojas, asesora de la Federación de Barrios de Quito; Ing. Alfonso Guzmán, de la Organización Cabildo Cívico; Dr. Cristóbal Buendía, de la Organización Observatorio de la Movilidad; Sr. José Díaz, vecino del Distrito Metropolitano de Quito.

El concejal Eduardo del Pozo Fierro, comenta que es necesario revisar los muchos errores que presenta el texto del proyecto de ordenanza, ya que, por poner un ejemplo menciona, se está proponiendo que el Concejo Metropolitano delegue a la Secretaría de Movilidad, la actualización del modelo de cálculo que contemplará el costo de operación, lo cual sería ilegal, pues esta tarea es indelegable. Finaliza mencionando que, es necesario saber y



conocer el proceso y las fechas de las fases de integración que se establecerán en la ordenanza.

EL concejal Santiago Guarderas Izquierdo, menciona que una vez concluido el análisis, y recogiendo la mayor parte de observaciones tanto de los miembros de la Comisión, como de la ciudadanía participante, es necesario que la Secretaría de Movilidad, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros, para la siguiente sesión de la Comisión, presenten: 1. Las características de modelo tarifario único, de forma clara; 2. Los índices de calidad, diferenciado los parámetros y valores de cada subsistema; 3. Los insumos que serán introducidos en la ordenanza, y que permitirán determinar de manera técnica y social, como se obtendrá el valor de la tarifa.

Siendo las 17h35, habiendo agotado el orden del día, el presidente de la Comisión declara clausurada la sesión.

REGISTRO ASISTENCIA – FINALIZACIÓN SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño		1
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analía Ledesma García		1
Eduardo del Pozo Fierro	1	
TOTAL	3	2

Para constancia de lo actuado, firman el presidente de la Comisión de Movilidad y la Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito (E).

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo
**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
DE MOVILIDAD**

Abg. Damaris Ortiz Pasuy
**SECRETARIA GENERAL DEL
CONCEJO METROPOLITANO
DE QUITO (E)**

REGISTRO ASISTENCIA – RESUMEN DE SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño	1	
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro	1	
TOTAL	5	



Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	Nelson Calderón	SCSC	2020-03-17	
Revisado por:	Samuel Byun	PSGC (S)	2020-03-17	

ANEXO 1

RELATORÍA SOBRE LA MESA TEMÁTICA DE TRABAJO NO. 1
PARA EL ANÁLISIS SOBRE EL MODELO TARIFARIO

A través del presente documento se deja constancia de las conclusiones a las que se arriban en la mesa temática para el análisis del modelo tarifario, realizada en el seno de la sesión No. 020 de la Comisión de Movilidad, el miércoles 8 de enero de 2020, de la cual la Secretaría General del Concejo Metropolitano elabora, en documento separado, el acta correspondiente, debiendo incorporar este documento como anexo a la misma.

CONCLUSIONES:

1. Se establecerán dos condiciones para el eventual incremento de la tarifa, una, la firma de nuevos contratos de operación, en los que se individualizarán expresamente los parámetros e indicadores de calidad que constarán en la ordenanza; y, dos, la restructuración de rutas y frecuencias, que se obtendrán a través de concursos públicos de licitación, mediante el procedimiento establecido en la ordenanza, convocados por la Secretaría de Movilidad, para lo cual presentará la oferta de rutas, incluyendo las de mayor y menor demanda.
2. Las multas e ingresos no operacionales de movilidad serán destinados para financiar la mejora del servicio de transporte público.

ANEXO 2

SISTEMATIZACIÓN DE MODIFICACIONES AL ARTICULADO DEL PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE CREA EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DMQ

Mesa
temática /
Fecha

Mesa temática No. 001
8 de enero de 2019

Texto original del proyecto	Propuesta de modificación
<p>Artículo IV.2.353.- Acceso a la Prestación del Servicio: El acceso y la permanencia a la prestación del servicio de transporte en cualquiera de los componentes del SITP-DMQ se encuentra condicionado al otorgamiento de contratos de operación y autorizaciones correspondientes, así como en lo que establezcan las normas aplicables a cada uno de los componentes del SITP-DMQ.</p>	<p>Artículo IV.2.353.- Acceso a la Prestación del Servicio: El acceso y permanencia en la prestación del servicio de transporte público, en cualquiera de los componentes del SITP-DMQ, se regirá por dos condiciones: i) El otorgamiento de nuevos contratos de operación, en los que se individualizarán expresamente los parámetros e indicadores de calidad, así como las sanciones por su incumplimiento, previstos en la presente ordenanza, otorgados por la Autoridad Metropolitana Competente, con observancia a la normativa nacional y metropolitana vigente; y, ii) La restructuración de rutas y frecuencias, que se obtendrán a través de concursos públicos de licitación, mediante el procedimiento establecido en la presente ordenanza, convocados por la Secretaría de Movilidad, para lo cual presentará la oferta de rutas, que integrará las de mayor y menor demanda.</p>
<p>Artículo IV.2.370.- Otros ingresos no operacionales al SITP-DMQ. - Se refieren a los ingresos provenientes por otros conceptos como: publicidad, multas, subsidios o aportes municipales (en el caso de que los ingresos no cubran los costos de operación), etc.</p>	<p>Artículo IV.2.370.- Otros ingresos no operacionales al SITP-DMQ.- Se refieren a los ingresos provenientes por otros conceptos como: subsidios o aportes municipales (en el caso de que los ingresos no cubran los costos de operación), publicidad, multas por concepto de contravenciones y delitos de tránsito, así como por procedimientos administrativos sancionadores de transporte terrestre.</p> <p>Los valores que se recauden por las multas referidas en el inciso anterior, serán destinados para mejorar la gestión del transporte terrestre público y la prevención, señalización y seguridad vial del Distrito Metropolitano de Quito.</p>

Las disposiciones transitorias del proyecto de ordenanza serán revisadas una vez que concluya su proceso de socialización, a fin de ajustarlas a los términos definidos en este.

ANEXO 3 Y 4

ANEXO 5



Metro



COSTO
VARIABLE



COSTO FIJO



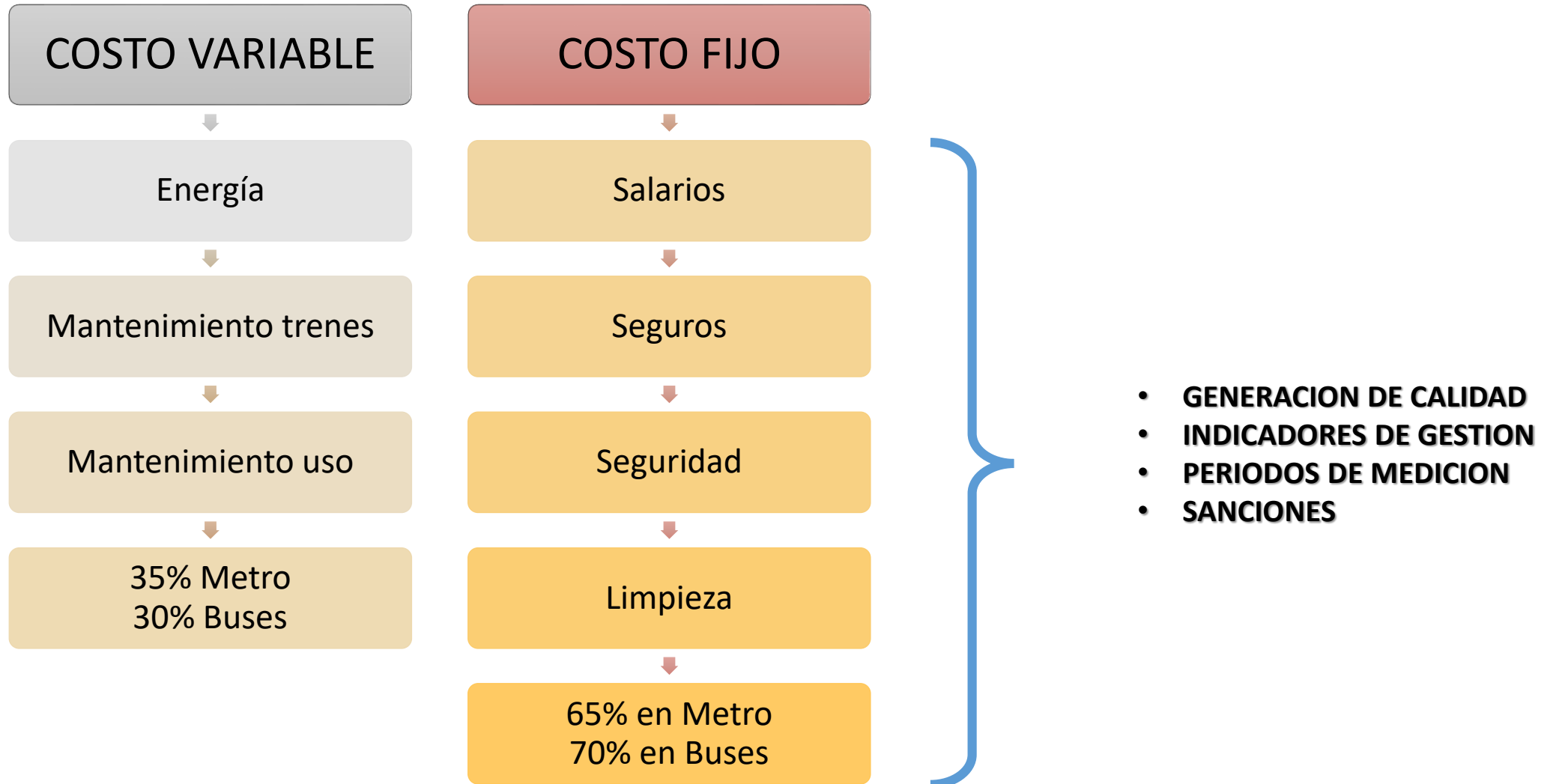
INVERSIONES



FACTORES
IMPOSITIVOS

COSTO DEL SERVICIO

PESO DE LOS COMPONENTES



INDICADORES DE CALIDAD METRO

C O N F I A B I L I D A D	1	Trenes Circulando en Hora Valle	Reporte de Número de Trenes que circulan en Hora Valle	Diario	> 98%		Operador
	2	Trenes Circulando en Hora Pico	Reporte de Número de Trenes que circulan en Hora Valle	Diario	> 98%		Operador
	3	Disponibilidad Ascensores	horas en servicio / horas en operación del sistema	Diario	> 98%		Operador
	4	Disponibilidad de escaleras mecánicas	horas en servicio / horas en operación del sistema	Diario	> 98%		Operador
	5	Disponibilidad barreras de acceso	horas en servicio / horas en operación del sistema	Diario	> 98%		Operador
	6	Cumplimiento de Kilometros tren de servicio	km operados / km programados	Diario	> 99%	Valor establecido en el Plan Operacional Diario	Operador
	7	Kilómetros operados al vacío por tren	km operados al vacío / km operados	Diario	< 1%	Valor establecido en el Plan Operacional Diario	Operador
	8	Kilómetros Totales Operados Tren	km operados / km programados	Diario	> 99%	Valor establecido en el Plan Operacional Diario	Operador
	9	Regularidad del Servicio	tiempo de viaje ejecutado / tiempo de viaje programado	Diario	> 98%	Valor establecido en el Plan Operacional Diario	
	10	Kilómetros Sin Averías	número de averías por 100.000 km de servicio	Mensual	< 2		
	11	Información Brindada al Usuario	Número de pasajeros atendidos/número de pasajeros día	Diario	< 10%		
	12	Información en estación personalizada y automatizada	Puntos de información en estación personalizada y automatizada en estación	Diario	> 98%		
	13	Elementos de Información en tren	Elementos de información en tren operativos	Diario	> 98%		

COMPARATIVO DE IMPLEMENTACION

CONCEPTO O RUBRO	Cantidad	Valor mes	Valor año	Referencia mes	Observaciones
Personal	860	\$ 1.104.974,04	\$ 13.259.688,48	\$ 1.284,85	La seguridad esta aparte
Energía	7533586,95	\$ 522.360,17	\$ 6.268.322,04	\$ 0,069	mas del 63,33% es trenes
Mantenimiento Material Rodante	0,288/Km vagon	\$ 397.713,64	\$ 4.772.563,68	Son 200.000 km/mes toda la flota	es el 2,6% del valor de trenes
Mtto Infraestructura	0,46/Km vagon	\$ 477.014,82	\$ 5.724.177,84		
Mtto Estaciones	0,46/Km vagon	\$ 79.122,60	\$ 949.471,20	Son 72500 m2 de limpieza	
Limpieza	T2 - 1,83 m2. - 2,2 tur	\$ 222.925,00	\$ 2.675.100,00	Alto trafico con limpieza permanente	
Recaudo	8% del ingreso	\$ 406.022,40	\$ 4.872.268,80	12% recaudo Trolebus y 12,86% Central Norte	
Seguros	2,2% riesgo total	\$ 154.233,68	\$ 1.850.804,16		
IVA y Aranceles		\$ 176.895,14	\$ 2.122.741,68		
Fiscalizacion operacional	2,32% fiscalización ext.	\$ 162.649,00	\$ 1.951.788,00		
Seguridad civil	1675 usd / punto 24H	\$ 199.332,00	\$ 2.391.984,00	Puntos fisicos y electrónicos - 54 y 65; 119 total	
			\$ 46.838.909,88		
Costo de alimentación		\$ 3.303.000,00	\$ 39.636.000,00		
			\$ 86.474.909,88		

MATRIZ DE INDICADORES

CALIDAD DEL SISTEMA				
INDICADOR O FACTOR	PARÁMETROS DE EVALUACIÓN	EXCELENTE	BUENO	MALO
Accesibilidad	Distancia de caminado en inicio o fin de viaje cobertura	<300	300-500	>500
Frecuencia	Intervalo de Atención	<10	10-15.	>15
Tiempo de Viaje	Relación tiempo de viaje en el sistema y en auto	<1.5	15-2.5.	>2.5
Velocidad Operativa	Velocidad de operación del sistema - troncal	>25 km/h	21-25 km/h	< 21 km/h
Velocidad Operativa	Velocidad de operación del sistema - alimentación	>20 km/h	20 -17 km/h	<17 km/h
Ocupación	Pasajeros x metros cuadrado	<6	6 a 8	>8
Comodidad	Relación entre pasajeros de pie vs. Pasajeros sentados	1:1 [55 pax]	1:15 [82 pax]	1:2 [110 pax]
Confiabilidad	Viajes no realizados o viajes con atraso sobre los 3 min %	<5%	5% -9%	>9%
Seguridad	Accidentes por casa 100 mil kilómetros	<1%	1% -5%	>5%
Características buses	Edad o estado de conservación en años	<5	05-10.	>10
	Número de puertas	>3	3-2.	<2
	Altura de gradas, medida norma INEN	.=INEN	<7% INEN	>7% INEN
	Pintura	Completa	Con manchas	
Características de paradas	Señalización	En todas	Falta <5%	Falta >5%
	Información en rótulos y volantes	En todas	Falta <5%	Falta >5%
	Bancas para sentarse	En todas	Falta <5%	Falta >5%
	Limpieza y apariencia	Completa	Con manchas	Con rotura
Conectividad del Sistema	Transbordos %	<15%	15%-30%	>30%
	Integración física	>50%	50%-25%	<25%
	Integración Tarifaria	>50%	50%-25%	<25%
	Tiempo de espera de transbordos en minutos	<10	10-15.	>15
Niveles de contaminación del sistema	Partículas por millón de emisiones de vehículos	<500	>500 -<2000	>2000
	Tecnología de motores de vehículos	>euro 4 / ELECTRICO	Euro4 - Euro 5	<Euro 3
	Manejo de residuos en porcentaje de reciclaje	>70%	70% -50%	<50%

MATRIZ DE INDICADORES

INDICADOR O FACTOR	SIGLAS	VALOR
Índice de kilómetros por vehículo día	KVD	>200
Índice de aprovechamiento de flota%	IOV	>90%
Índice de mano de obra personas / vehículo	ITV	<3,5
Índice de pasajeros kilómetro	IPK	>3,5
Índice de pasajeros por vehículo	IPV	>900
Índice de programación de recorrido	IPR	entre 70% y 85%
Índice de asignación del personal	IAP	entre 80% y 90%
Índice de total de itinerario	ITI	entre 60% y 75%

Tabla: indicadores de eficiencia mínimos a ser exigidos a los operadores privados.

- Unificar los estándares de calidad en subterráneo y de superficie
- Dar apertura a operadores internacionales en superficie
- Enfocar subsidios al consumidor y no al productor
- Política de subsidio cruzado
- Establecer normativa al usuario

COMPARATIVO DE SISTEMAS

SISTEMA	No EMPLEADOS	KM DEL SISTEMA	EMPLEADO/KM
Metro de Santiago	4676	140	33
Metro de Barcelona	7834	120	65
Metro de Madrid	6976	294	24
Metro de México	15239	227	67
Metro de Medellín	1708	35	49
Metro de Quito	860	23	37

SISTEMA	No EMPLEADOS	KM DEL SISTEMA	EMPLEADO/KM
MIO (Calí)	6700	282	24
TRANMETRO BARRANQUILLA	2800	75,25	37
ACABUS	2400	36,2	66
TRANSANZOATEGUI	500	33	15
METRO BUS Q	2500	45	56

ESQUEMA DE NUEVOS CONTRATOS

NUEVOS CONTRATOS

Indicadores de gestión / Sanciones

Recaudo centralizado a fideicomiso

Prelación de pago por eficiencia

Delegación regulada y calidad

ESQUEMA DE NUEVOS CONTRATOS

- Conexión en San Francisco
- Conexión en Ejido
- Reestructuración de servicios Trolebús
- Reformas Central norte
- Reforma Sur Oriental
- Reforma Sur Occidental
- Reforma valle de Tumbaco

COMBINACIONES DE PAGO

COMBINACIONES DEL SERVICIO				
VIAJE 1	VIAJE 2			VIAJE 3

BUS		TROLE		TOTAL	BUS
0,35	+	0,20	+	0,55	0

BUS		METRO		TOTAL	BUS
0,35	+	0,50	+	0,85	0

BUS		TROLE		METRO		TOTAL	BUS
0,35	+	0,20	+	0,30		0,85	0

METRO		TROLE		TOTAL	BUS
0,80	+	0,05		0,85	0

TROLE		METRO		TOTAL	BUS
0,50	+	0,35		0,85	0

- TRABAJO EN CAJA COMUN
- METRO Y TROLE
- FIDECOMISO DE RECAUDO
- REPARTO POR EFICIENCIA

METRO SOLO	0,80
TROLE SOLO	0,55



Metro

Gracias

   **MetropoleQuito**

ANEXO 6

EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO



PROPUESTA DE PLAN OPERACIONAL ENERO, 2020

- **CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN:**
INICIO: enero 2013
FIN: mayo 2020
MONTO DE INVERSIÓN: 2.000 millones USD
- **FINANCIAMIENTO:** Banco Mundial, BID, CAF, BEI
- **PORCENTAJE DE AVANCE:**
 - 92.70% Obra Civil
 - 43.44% Instalaciones
 - 65.90% Material Rodante
- **LONGITUD DE LA LÍNEA:** 21.7 km
- **NÚMERO DE ESTACIONES:** 15
- **ESTACIONES DE INTEGRACIÓN:** 4
- **FLOTA:** 18 Trenes (6 vagones), en el inicio de la operación

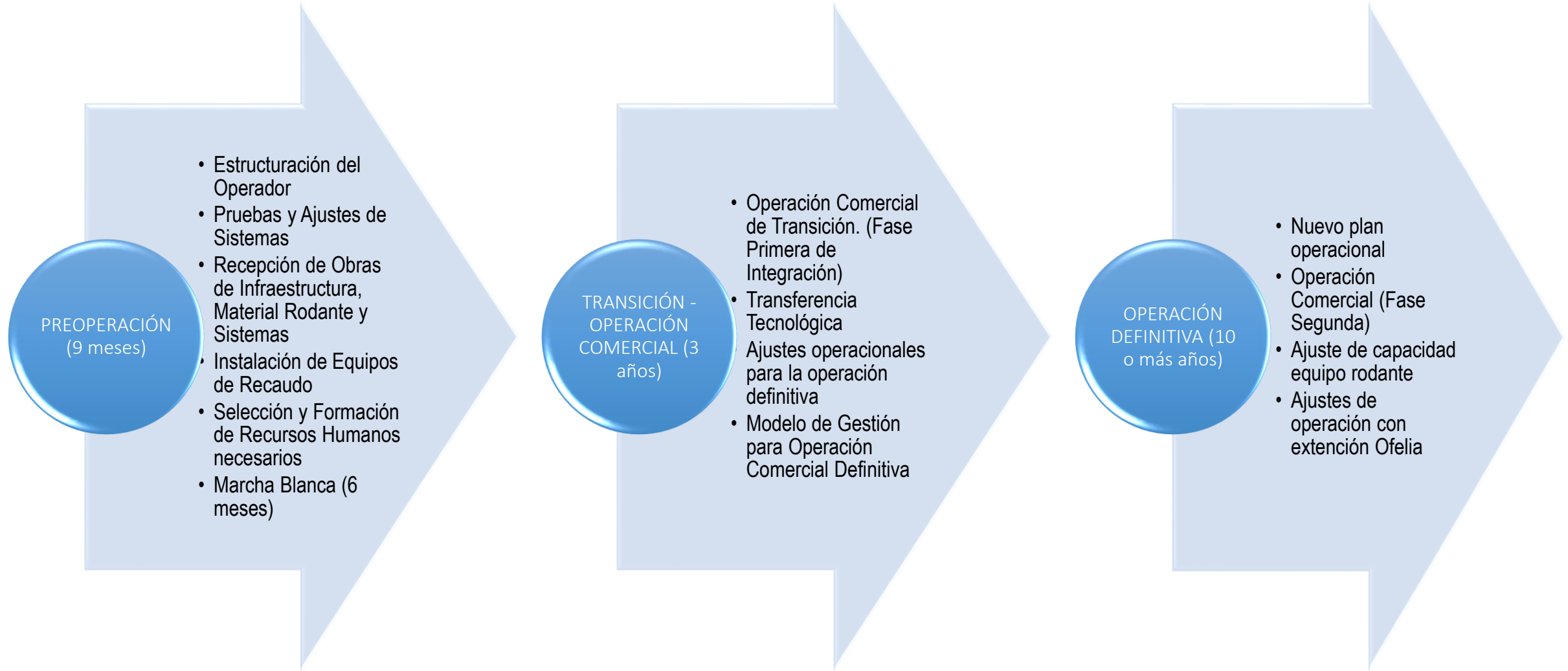


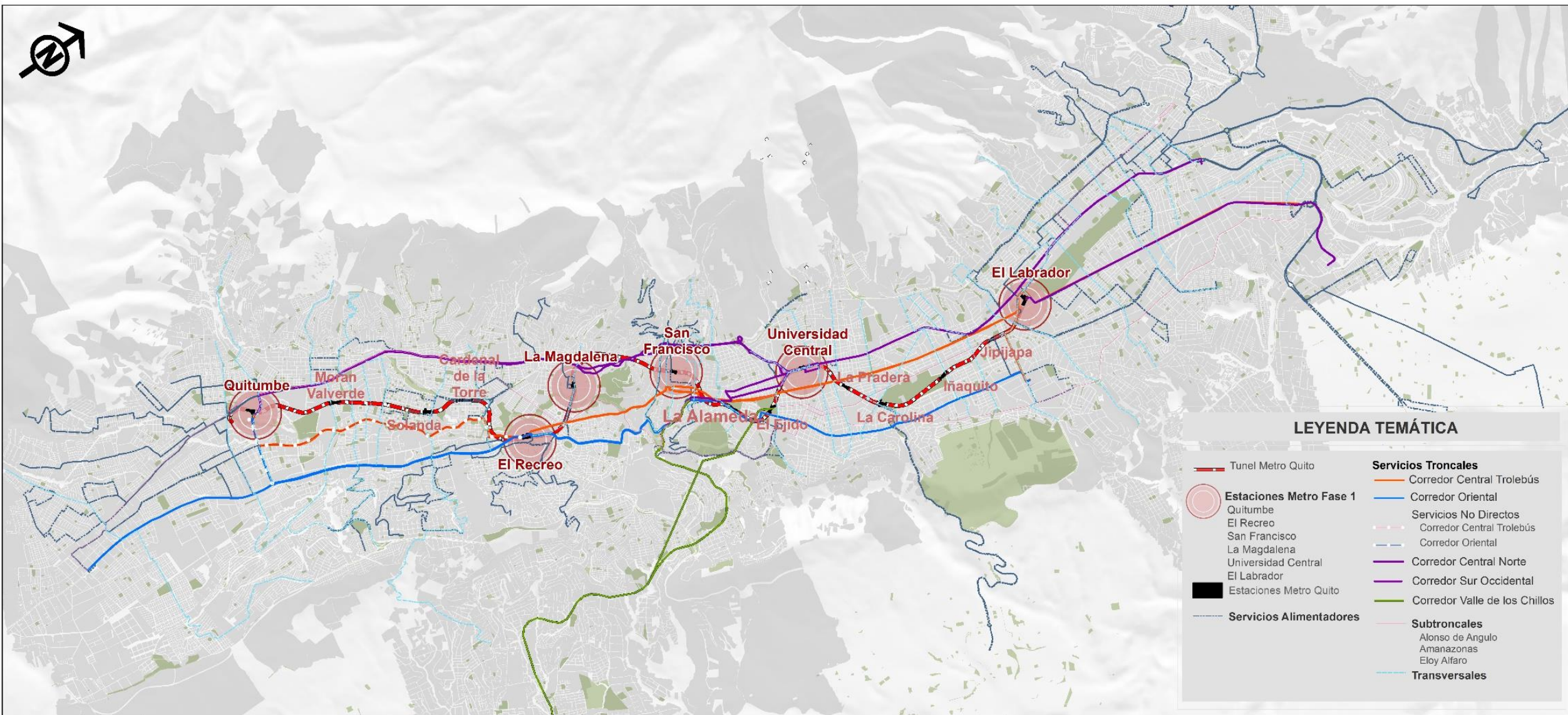
- Pre-operación del servicio Metro de Quito, al inicio de la recepción de obras y sistemas.
- Operación y mantenimiento del subsistema Metro a cargo de un Operador Público Internacional con experiencia, por un período estimado de 9 meses y 3 años.
- Transferencia Tecnológica y de Capacitación, para una potencial operación directa por parte de la EPMMQ.
- Fiscalización del Contrato de Operación, mantenimiento y transferencia tecnológica. Consultoría internacional.
- La EPMMQ administra los Contratos.



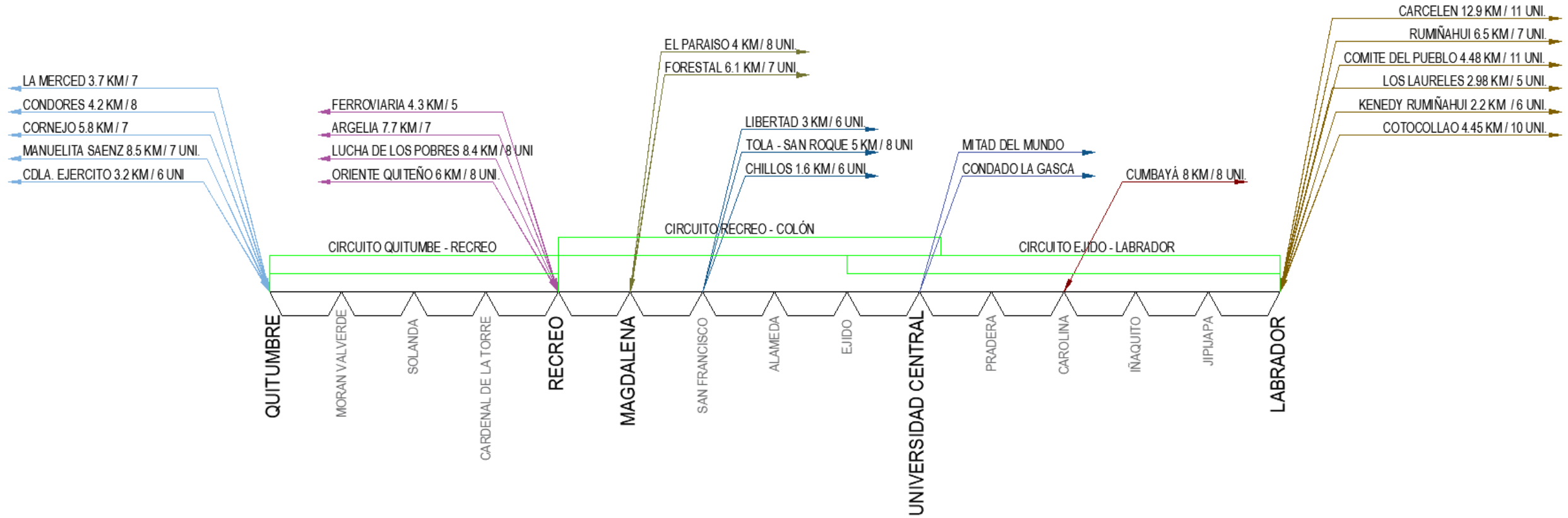
- Concepto de operación integrada y con cobertura metropolitana, desde el inicio de la operación de la PLMQ
- Proyecto de estructuración de los servicios articulando los servicios en superficie en las 4 estaciones (Quitumbe, Recreo, Magdalena y Labrador) que al momento se encuentran operativas. (Convenio de cooperación con la EPMTQP).
- Generación de Marco Regulatorio de soporte a la implementación del SIT y al Sistema Tarifario.
- Proceso de contratación de la Operación, mantenimiento y transferencia tecnológica de la PLMQ, a un Operador Público experimentado.







*: Estructuración de la red de transporte público del DMQ , fases I,II y III



ESTRUCTURA DE SERVICIOS INTEGRADOS EN SUPERFICIE

SERVICIOS ALIMENTADORES

ESTACIÓN	Rutas	Tipo de Servicio	Flota	Longitud (Km)
Labrador	Laureles	Alimentador	6	4,44
	Kennedy	Alimentador	5	4,53
	Comité del Pueblo	Alimentador	10	6,42
	Rumiñahui	Alimentador	6	5,41
	Cotocollao	Alimentador	9	6,9
	Carcelén	Alimentador	10	7,1
	Llano Grande	Alimentador	12	15,34
	Zabala	Alimentador	12	17,31
Carolina	Cumbayá*	Conexión expreso	11	16,12
Universidad Central	Mitad del Mundo*	Conexión expreso	20	34,76
San Francisco	Chillos*	Conexión expreso	10	15,05
	Libertad	Alimentador	4	6,15
	Tola - San Roque	Alimentador	6	5,67
Magdalena	Forestal	Alimentador	7	6,28
	El Paraíso	Alimentador	4	3,95
Recreo	Chillogallo	Alimentador	10	8,84
	Solanda	Alimentador	7	5,59
	Ferrovial	Alimentador	5	4,39
	Oriente Quiteño	Alimentador	8	7,34
	Lucha de los Pobres	Alimentador	8	8,67
	Argelia	Alimentador	7	7,67
Quitumbe	Santospamba	Alimentador	12	6,68
	Manuelita Sáenz	Alimentador	7	8,39
	Paquisha	Alimentador	8	8,84
	Ejército	Alimentador	5	4,6
	Cornejo	Alimentador	6	5,85
	Condores	Alimentador	6	4,25
	Guamani	Alimentador	6	6,46
	La Merced	Alimentador	5	3,6
*: Rutas sin integración tarifaria		TOTAL	185	

SERVICIOS TRONCALES

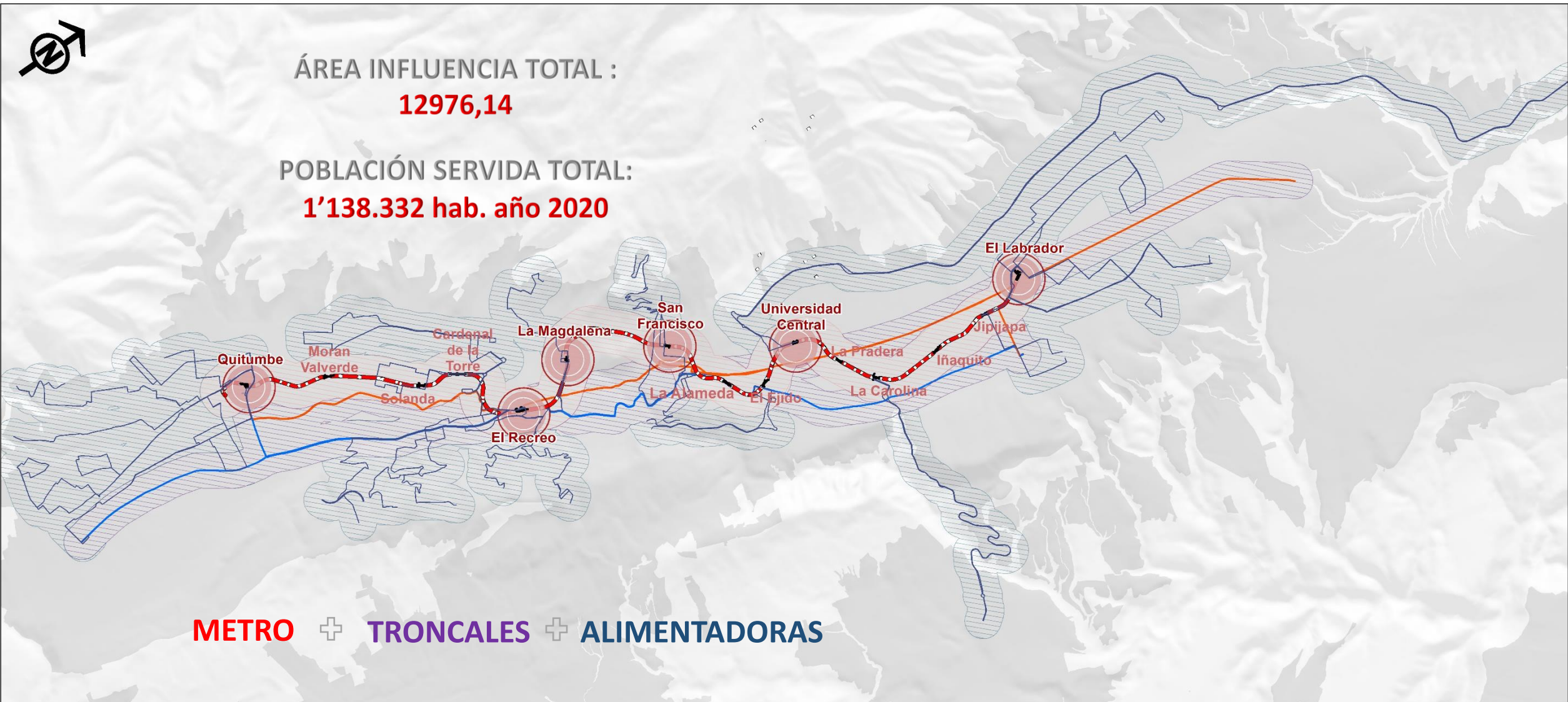
Corredor	Circuito	Tipo de Servicio	Flota	Longitud (Km)
Central Trolebús	Labrador - Carcelén	Troncal	20	7
	Labrador – Ejido	Troncal	18	6.8
	Quitumbe – Recreo	Troncal	12	7.3
	Recreo – Colón	Troncal	18	7.1
	Río Coca – Labrador	Integración	3	2,25
	Oriental	Quitumbe - Recreo	Troncal	22
Recreo Río Coca		Troncal	20	14
TOTAL			113	
Total Km mes			520.930,00	
Total Km anual			6.251.160,00	





ÁREA INFLUENCIA TOTAL :
12976,14

POBLACIÓN SERVIDA TOTAL:
1'138.332 hab. año 2020



METRO + **TRONCALES** + **ALIMENTADORAS**

Para concretar el Plan Operacional con las estimaciones de demanda planteadas se requiere concretar varios requerimientos de adecuación de infraestructura y resoluciones administrativas:

- En los barrios o sectores donde se implementen rutas alimentadoras al sistema integrado Metro no pueden operar unidades de rutas convencionales, intraprovinciales o alimentadoras a otro sistema BRT.
- Las rutas convencionales e intraprovinciales que operen paralelas al sistema integrado Metro y con origen – destino similar al trazado de circulación del Metro deben ser reajustadas.
- Se ha considerado que en las rutas alimentadoras que se implementen deberían utilizar buses con tecnología amigable con el medio ambiente.
- Los servicios en superficie se contratarán a través de la Empresa de Pasajeros, la cual en caso de no contar con flota propia para todos los servicios deberá realizar los respectivos procesos aplicando los lineamientos emitidos por la Secretaría de Movilidad y las disposiciones legales vigentes.